Zł. 2.—

FLOTA NARODOWA

N 21

1930



MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH GENERAŁ FELICJAN SŁAWOJ-SKŁADKOWSKI PROTEKTOR ROZBUDOWY POLSKIEJ MARYNARKI MORSKIEJ

CENA ZŁ. 2.

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

FINANSOWO Z KOMITETEM FLOTY NAROD. NIEMA NIC WSPÓLNEGO

ROK III. WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1930 Nr. 21.

Z POLSKIEGO WYBRZEŻA



WIDOK NA BAŁTYK Z MIERZEI HELSKIEJ.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

TWÓRZMY WARUNKI, BY PRACA POLSKICH RYBAKÓW MORSKICH BYŁA PRACĄ DLA POLSKI

(INICJATYWA DYR. JANA SZCZODROWSKIEGO).

Posiadamy wybrzeże morskie, to znaczy, że wolno nam łowić wszystkie ryby morskie nietylko na własnych wodach terytorjalnych, stanowiących pas dziesięciokilometrowy wzdłuż brzegu, wolno nam łowić na całym Bałtyku, na wszystkich morzach i oceanach.

Bałtyk jest stosunkowo ubogi w ryby, to też bogato pod względem technicznym wyposażone flotylle rybackie narodów skandynawskich, romańskich uwijają się po Morzu Północnem, po Atlantyku, lecące nad bezmiarami wód hydroplany wypatrują z wysokości ławice śledzi, dają zapomocą radja wiadomość czekającej na tę wiadomość flotylli i kilkaset łodzi i statków otacza ławicę śledzi, płynących zwartą tłuszczą i napełnia nią niekiedy już nie wagony, a całe pociągi.

Nasi rybacy morscy są ubodzy, nie mają takich flotylli, takich sieci i narzędzi łowu, to też przeciętnie nasz rybak łowi rocznie zaledwie kilkanaście centnarów metrycznych ryb, gdy rybacy norwescy lub francuscy łowią kilka lub kilkanaście razy więcej, mają warunki pracy i pracują chlubnie dla swych społeczeństw.

Cóż z tego, że mamy prawo łowić na wodach otwartych całego świata? Połowy nasze są tak niewystarczające i tak niezorganizowany jest handel, że nie pokrywają nawet połowy zapotrzebowania, że za olbrzymie sumy i to w większości wypadków bez cła wwozowego musimy sprowadzać morskie ryby z Danji, Szwecji, Anglji, Norwegji, Niemiec i za własne, przez rybaków polskich ułowione ryby przepłacać pośrednikom gdańskim i innym.

Przypatrzmy się bliżej, ile ryb łowią nasi Kaszubi, jaką otrzymują za nie cenę i komu je sprzedają.

Ogólny połów ryb na wybrzeżu polskiem w r. 1929 wyniósł 2.800.000 kg. wartości 3.6000.000 zł.

W tem ilość złowionych

łososi	wynosiła	4,6%
szprotów	„	28 %
płastug	„	36 %
śledzi	„	10 %
węgorzy	„	4,9%
dorszów	„	8,8%

resztę inne gatunki.

Ceny płacone w molo helskiem, w Gdyni i w Gdańsku (detal) wynosiły za jeden kilogram:

1) we wrześniu 1930 r. zł.:

szprotów	0,60
flądér	1,00 do 1,30
śledzi	1,00
łososi	12,00
łososi drobn.	4,00
dorszów	1,50
makreli	4,00
szczupaków	3,00

2) w październiku 1930 r. zł.:

szprotów	0,50
flądér	od 1,00 do 1,20
łososi	10,00
węgorzy	1,00
pomuchli	1,00
szczupaków	3,50

W r. 1929 z ogólnego połowu

1) przerobiono w wędzarniach 536 tonn wartości 518.000 zł.

2) sprzedano do Gdańska 1336 tonn wartości 1.918.000 zł.

3) wywieziono zagranicę 14 tonn wartości 65.000 zł.

4) sprzedano na miejscu 896 tonn wartości 1.066.000 zł.



Dr. Franciszek Lubecki, naczelnik Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Z cyfr tych, zebranych przez nasz urząd rybacki w r. ub. i z cen, znanych każdemu kupcowi rybnemu, widzimy potwierdzenie trzech zasadniczych tez:

1) że połów naszych rybaków i praca wędzarni ryb w stosunku do potrzeb Polski są bardzo skromne,

2) że ceny w detalu, płacone za ryby, o wiele są niższe od cen, pobieranych w naszych miastach,

3) że przyczyny tej wielkiej różnicy cen ryb morskich należy się dopatrywać nadewszystko w kosztownem pośrednictwie Gdańska, któremu rybacy nasi oddają przeszło $^2/_3$ swoich połowów, i w braku zorganizowania handlu ryb morskich ze stanowiska polskiej racji stanu.

Rząd polski Kaszubom naszego pobrzeża przyszedł ze znaczną i różnorodną pomocą w postaci poczynienia potrzebnych nakazów i zakazów, w postaci ustanowienia urzędu i policji rybackiej, w postaci udzielania zapomóg i kredytów na sieci i kutry, motory, na kooperatywy rybackie, budowania portów rybackich i t. p., ale głównym kupcem ryb i dyktatorem cen jest Gdańsk.

Pomoc społeczenstwa polskiego wyraziła się nadewszystko w tem, że Kaszubi poczęli zarabiać

na letnikach, z rybaków, dzięki wypoczynkowiczom przekształcać się na hotelarzy.

Rząd może dać ułatwienia i niezawodnie da przy racjonalnem zorganizowaniu handlu ryb, ale nie możemy wymagać, by sam się zajął tym handlem.

Tu inicjatywę we własnym interesie winno dać społeczeństwo, społeczeństwo winno mieć tańszą rybę i o ile możności nie kierować pieniędzy przy jej kupnie zagranicę.

Podwaliną bytowania rybaka obok narzędzi połowu jest nabywca ryb.

Nabywca ryb — to jego deska ratunku, jego oparcie, jego busola, według której kształtuje swoją orjentację.

Tym nabywcą winien być Polak, któremu będzie chodziło o to, by połowy były jak największe, by rybak gdański nie był szczególnie uprzywilejowany, i by cena była godziwa i by zawsze rybak miał zbyt na wartosciowy towar.

Sprawą zakupu polskich ryb morskich w większych ilościach dla Warszawy już od roku prawie zajmuje się dyr. Jan Szczodrowski, krótkowzroczna polityka niefortunnego b. burmistrza Gdyni p. Bilka pokrzyżowała plany p. dyr. Szczodrowskiego. P. Bilek niezadługo potem otrzymał dymisję.

Obecnie p. Prezydent państwa jeszcze bardziej sprężystą i sprawną czyni administrację Gdyni, ustanawiając dla powiatu miejskiego Gdyni komisarza Rządu, który łączy w swem ręku zakres działania burmistrza magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego, zależy bezpośrednio od p. ministrów spraw wewnętrznych, przemysłu i handlu i skarbu.

Dyr. Jan Szczodrowski nanowo podniósł myśl zorganizowania w Warszawie syndykatu kupców ryb i na wybrzeżu morskiem rybaków — sprzedawców, pragnie tą drogą dać tani i dobry towar Warszawie i oparcie rybakom o kupiectwo warszawskie.

Przeprowadzenie tej całej sprawy nastręcza bardzo różnorakie i znaczne trudności, trudności wprost nie do pokonania, gdyby nie to, że wszelkie czynniki społeczne i rządowe pragną całą duszą poprzeć inicjatywę p. Szczodrowskiego. My ze swej strony również będziemy popierać wszelkiemi rozporządzalnemi środkami dokonanie tego czynu wielkiej wagi, stworzenie tego zasadniczego warunku, by praca polskich rybaków morskich była pracą nie dla obcych i wrogich nam potęg, lecz pracą dla Polski.

UBEZPIECZENIA KREDYTÓW EKSPORTOWYCH W POLSCE

W związku z fluktuacją zapatrywań sfer gospodarczych i miarodajnych na dotychczasowe metody finansowego popierania eksportu, występuje ponownie na widownię sprawa kreowania w kraju instytucji ubezpieczeń kredytów eksportowych, jako jednego z narzędzi w akcji finansowej pomocy dla eksportu, opartej o solidarne współdziałanie rządu i sfer gospodarczych. Sprawa ta zapewne w niedalekiej przyszłości uzyska podstawy prawne ze strony udziału rządu w realizacji projektu P. I. E. — w ustawie o funduszu eksportowym, aktualnem więc się staje przewentylowanie jej ze strony teoretycznej i praktycznej, ze strony drugiego czynnika zainteresowanego w powstaniu wymienionej instytucji, jaki jest reprezentowany przez rodzimy przemysł i handel.

Ubezpieczenia kredytów eksportowych, jako środek popierania wywozu, w państwach Europy zachodniej rozumiane są i wykonywane niezależnie od akcji premjowania i finansowania eksportu, stanowiąc ważne narzędzie polityki kredytowej, zapomocą którego uruchamiane są zasoby pieniężne, któreby w innych warunkach jako pomoc finansowa dla eksportu pozostały unieruchomione. Ubezpieczenia te istnieją i funkcjonują w rozmaitych fazach rozwoju w czternastu państwach świata. Anglja, Niemcy, Francja, Czechosłowacja, Danja, Austrja, Szwecja, Włochy, Szwajcarja, Belgja, Holandja, Argentyna, Stany Zjednoczone i Hiszpanja połączone są we wspólną organizację, utworzoną na kongresie paryskim w kwietniu r. 1928, współpracując ze sobą w zakresie wywiadów o zdolności kredytowej, reasekuracji i kontaktu z bankami.

Istotą ubezpieczenia kredytu z punktu widzenia korzyści płynących dla eksportu jest przerzucenie odpowiedzialności majątkowej z tytułu skryptu dłużnego z jednego eksportera na liczne grono ubezpieczonych eksporterów, przez rozproszkowanie jednostkowego ryzyka za pośrednictwem towarzystwa ubezpieczeniowego. Skrypt dłużny, stwierdzający istnienie terminowej należności z tytułu sprzedawanych zagranicą towarów, po ubezpieczeniu go od ryzyka niewypłacalności, staje się pierwszorzędnym materjałem dyskontowym, dającym się lokować w bankach przy możliwie najniższem oprocentowaniu. Ubezpieczenie to zatem z jednej strony chroni eksporterów od nadmiernych strat, wynikających z nieosiągalności należności zagranicznych, z drugiej zaś uruchamia dla celów eksportu i produkcji eksportowej środki pieniężne, konieczne dla udzielenia kredytu zagranicznemu odbiorcy, co ostatnio staje się coraz ważniejszem narzędziem walki konkurencyjnej na rynkach zagranicznych.

Wprowadzenie tych ubezpieczeń w Polsce uprzystępniłoby licznym eksporterom korzystanie z kredytu dyskontowego zarówno w bankach państwowych, jak i prywatnych, gdyż polisa ubezpieczeniowa, dołączona do dokumentów dłużnych, nadawałaby im cechy pierwszorzędnego, materjału dyskontowego, znajdującego łatwą lokatę na rynku, mimo ciękich warunków kredytowych w kraju a którego to materjału brak wielokrotnie daje się odczuwać.

Ubezpieczenie kredytów eksportowych stanowi, środek umożliwiający szczególnie finansowanie eksportu drobniejszym firmom przemysłowym i handlowym, w których z natury rzeczy tkwi element najbardziej aktywny handlowo, element, z którego z czasem powstaną kadry wyszkolonych eksporterów, działających czy to jednostkowo, czy też przez specjalnie w tym celu utworzone syndykaty eksportowe.

Na zachodzie ubezpieczenia te są pojmowane jako środek demokratyzacji kapitału, przeznaczonego na finansowanie eksportu, — w Polsce potrzeba znalezienia takiego środka wobec rozdrobnienia stanu kupieckiego znajduje niezwykle silny wyraz w strukturze samego rynku. *(pie)*

POLSKI HANDEL MORSKI

od początku roku 1930 do listopada tegoż roku.

Grupy towarów	Styczeń — Październik: Ogółem z Polski lub do Polski q	w 1.000 zł.	w tem przez Gdańsk q	w 1.000 zł.	Gdynię q	w 1.000 zł.
			Wwóz			
OGÓŁEM	29841930	1923220	6606020	442001 *a*	3000906	76134
Produkty spożywcze	3075425	303395	1173730	141109 *b*	505579	34925
Zwierzęta	*s.-t.* 83920	2673	*s.-t.* 19156	1060	*s.-t.* 8	2
Produkty zwierzęce	265710	170829	57296	29242	283	977
Materjały i wyroby drzewne . . .	455537	15935	69997	3083	43	30
Rośliny i ich części oddz. niewym.	273824	21910	129722	8050	489	58
Materjały budowlane i wyr. ceram.	8232676	28224	135759	1038	21155	158
Minerały oddz. niewym. i wyr. z nich	5615518	71456	1700617	11462	171947	967
Szkło i wyroby szklane	65330	9346	3197	463	2	3
Paliwa, asfalt, ropa i pochodne . .	1416603	10827	215486	2481	8228	265
Gumelastyka	49219	32803	2[illegible]695	17573	885	730
Materjały i przetw. chemicz. nieorg.	4034060	70501	1910716	30079	403071	6874
Materjały i przetw. chemicz. organ.	814479	110170	330833	46469	732	73
Farby, barwniki i lakiery	61480	16524	14378	1641	282	58
Różne przetwory chemiczne . . .	38389	13368	14470	4503	19	11
Metale i wyroby z metali	3441066	146849	616605	32824	1883830	24771
Metale szlachetne	*g.* 4057608	4032	*g* 145209	126	—	—
Maszyny i aparaty	280561	147986	40071	25751	2217	1478
Przyrządy i materj. elektrotechniczne	63484	60050	5[illegible]81	8946	448	435
Wyroby zegarmistrzowskie	912	4765	17	58	0	0
Instrumenty muzyczne	4715	7651	464	736	39	52
Broń i amunicja	896	2692	299	644	4	4
Środki komunikacji	86264	61552	37578	21635	1119	3617
Papier i wyroby z papieru	607582	49255	74681	5631	350	33
Książki, pisma i obrazy	23063	14395	919	928	30	29
Materjały i wyroby włókniste . . .	919489	494578	44578	37567	64	130
Odzież i konfekcja	2294	15180	306	2835	5	20
Galanterja	2827	7462	169	744	2	20
Instrumenty, przybory szkolne i t. p.	10526	31721	2066	6322	83	414
Towar zbiorowy	1	1	0	0	—	—
			Wywóz			
OGÓŁEM	154752850	2054187	64004910	570791	24701844	119404
Produkty spożywcze	15084721	631567	6470606	249556	936442	55248
Zwierzęta	*s.-t.* 2130732	154147	*s.-t.* 25114	7554	—	—
Produkty zwierzęce	207450	51657	54646	8566	1449	374
Materjały i wyroby drzewne . . .	23465370	293423	6454592	111187	4501	249
Rośliny i ich części oddz. niewym. .	704872	44963	175893	15162	1505	127
Materjały budowlane i wyr. ceram.	2021500	8871	548735	4486	5	1
Minerały oddz. niewym. i wyr. z nich	990102	3168	30671	187	—	—
Szkło i wyroby szklane	13737	1514	617	63	—	—
Paliwa, asfalt, ropa i pochodne . .	104930832	330355	49460844	123446	23726853	60978
Gumelastyka	11413	10399	6858	5987	—	—
Materjały i przetw. chemicz. nieorg.	1534994	34367	544859	9144	12592	109
Materjały i przetw. chemicz. organ.	258388	14165	48843	2262	6	6
Farby, barwniki i lakiery	27222	3059	552	85	135	15
Różne przetwory chemiczne . . .	24732	3074	16720	1661	1104	178
Metale i wyroby z metali	4976200	266016	111502	7015	5202	346
Metale szlachetne	*g* 382897	421	19940	10	*g* 17000	5
Maszyny i aparaty	30431	9580	2392	575	783	53
Przyrządy i materj. elektrotechniczne	3201	1092	148	108	1	1
Wyroby zegarmistrzowskie	7	60	1	2	—	—
Instrumenty muzyczne	191	308	18	35	—	—
Broń i amunicja	389	345	1	11	—	—
Środki komunikacji	19834	6056	626	148	4	1
Papier i wyroby z papieru	169173	8385	66764	3399	10072	526
Książki, pisma i obrazy	4801	3611	1077	706	83	28
Materjały i wyroby włókniste . .	269842	161171	7148	6205	1030	1053
Odzież i konfekcja	2620	8591	542	2051	73	97
Galanterja	331	2184	87	998	4	7
Instrumenty, przybory szkolne i t. p.	364	1474	44	148	0	1
Towar zbiorowy	133	164	20	32	—	—

Z zestawienia tego, opartego na danych głównego urzędu statystycznego, widzimy, że pierwszy raz w dziejach Polski wywozimy drogami morskiemi (wagowo) więcej, niż połowę towarów. Czyli że nasz wywóz morski (wagowo) jest większy od lądowego. To najlepiej ilustruje, jaką wartość już mają porty dla Rzeczypospolitej.

O STAŁE POŁĄCZENIA MORSKIE

Sprawa stworzenia w naszych portach możliwie szeroko rozgałęzionej i zróżniczkowanej sieci połączeń morskich stanowi obecnie b. aktualne zagadnienie i wiąże się z jednej strony z organizacją komunikacyjną całego zaplecza portów polskich, z drugiej zaś z rozbudową własnej floty handlowej i nowych połączeń okrętowych przez flotę obcą.

Postępy w rozbudowie własnej floty handlowej oraz w organizacii nowych linji okrętowych są ściśle zależne od postępów wspomnianej organizacji zaplecza i terenem, na którym winno się odbywać gros aktywnych wysiłków w kierunku [illegible]niczkowania połączeń morskich jest samo zaw Gda Gdańsk i Gdyni, jego handel, ekspedycja mujących środki komunikacji. Obecnie posiadamy [illegible]ku 14 czynnych Towarzystw Żeglugi, utrzy[illegible]87 stałych połączeń okrętowych z 57 portami świata. W Gdyni posiadamy czynnych 7 towarzystw żeglugi, utrzymujących 36 stałych połączeń okrętowych z 33 portami świata. Mimo to jednak Polska nie jest dostatecznie obsłużona przez tę ilość stałych linji okrętowych.

Między pojęciami połączenia stałego i regularnego zachodzi pewna zasadnicza różnica. Połączeniem stałem nazywamy takie, przy którem nie istnieje określony co do dnia i godziny, ściśle wykonywany rozkład jazdy, co jest cechą połączenia regularnego, lecz polega na zobowiązaniu towarzystwa do utrzymywania komunikacji w stosunku 1 raz na pewien określony okres czasu, np. na dni 14, w nieokreślonym co do daty dnia.

Wartość tych połączeń „stałych" — dla handlu zagranicznego, szczególniej dla ładunków wysokowartościowych, niewytrzymujących długotrwałych kosztów składowania, transportu, niepewności co do terminu, dostawy i t. p. — jest znacznie mniejsza od połączeń ściśle regularnych.

Znaczna większość połączeń komunikacji morskiej w naszych portach opiera się właśnie na owym systemie połączeń stałych, co wpływa na unikanie tych portów ze strony ładunków wysokowartościowych.

Przytem należy skonstatować również fakt, że istniejące połączenia regularne w wielu wypadkach są zbyt rzadkie, co mimo większej pewności w ich wykorzystywaniu, stanowi również przeszkodę w należytym rozwoju ich siły atrakcyjnej dla towarów wysokowartościowych.

Sprawa przedłużenia czasu trwania transportu morskiego łączy się integralnie w licznych przypadkach ze sprawą kredytu towarowego, którego czas trwania jest uzależniony od czasu transportu. Przy szczupłości środków obrotowych naszego handlu, jest to kwestja pierwszorzędna, jako czynnik decydujący o obiorze drogi towaru na rynek zamorski, zarówno w imporcie, jak i w eksporcie. Jednym z największych atutów konkurencji portów niemieckich jak Hamburg, Szczecin, Brema i Królewiec jest znacznie większa (szczególniej w Hamburgu) frekwencja tych połączeń.

Cały szereg towarów (szczególniej spożywczych) w normalnym procesie eksportowym, magazynuje się w portach, poczem w miarę dogodnych momentów konjunktury na określonym rynku odbiorczym — dysponuje się niemi na właściwy rynek. Aby taka dyspozycja mogła być szybko wykonana (co jest konieczne ze względu na szybkość zmian na rynkach odbiorczych) musi istnieć duża częstotliwość połączeń morskich. Od tej frekwencji zatem jest uzależniona ciągłość eksportu i importu oraz jego regularność.

Zaznaczyć należy, że sprawa połączeń Gdyni i Gdańska przedstawia się w naszych portach z każdym miesiącem lepiej i postępy te pozwalają na stopniowe przerzucanie tych ładunków, któremi obrót jest uzależniony od dużej frekwencji połączeń, na te porty. Obecnie np. mamy regularne połączenia z Gdyni i z Gdańska z Anglją i dla ilości, któremi obsyłamy rynek angielski, najzupełniej ta frekwencja połączeń okrętowych wystarcza.

Jest faktem, że handel idzie za banderą. Nasamprzód zatem należy stworzyć liczne połączenia okrętowe, zróżniczkowane nietylko pod względem geograficznych kierunków, ale i częste w swej regularności, potem zaś dopiero można się spodziewać stopniowego napływu ładunków w obrocie zagranicznym.

Nasze firmy kupieckie i ekspedycyjne nie mają jednak dostatecznego zrozumienia własnego interesu w kierowaniu transportów na porty polskie i nadal, mimo coraz to polepszających się warunków w Gdańsku i Gdyni — korzystają z tradycyjnych dróg na porty niemieckie. Bez współdziałania zaś tych czynników handlu zamorskiego nie może być mowy o racjonalnej organizacji postępowej zaplecza naszych portów.

Obecnie zamierzone jest przez szereg linji okrętowych, obsługujących nasze porty, wprowadzenie t. zw. frachtów łamanych, polegających na przeładunku towarów z okrętu na okręt w porcie skrzyżowania linij kierunkowych okrętów. Da to możność uwielokrotnienia częstotliwości połączeń i mimo pewnego wzrostu kosztów frachtu, wyrówna pod względem konkurencyjnym w stosunku do portów niemieckich zachodzące tu różnicę. Wzrost kosztów tych frachtów, wobec niższego naogół poziomu opłat, związanych z korzystaniem z portów polskich, nie będą miały dla ogólnej kalkulacji większego znaczenia.

Polska polityka morska winna wejść obecnie w fazę stopniowego i pracowitego udoskonalenia usprawnienia tych urządzeń w naszym handlu morskim, które już egzystują i funkcjonują, koncentrując jednocześnie całą swą uwagę na sprawę organizacji handlowej i komunikacyjnej zaplecza, na współdziałaniu handlu i przemysłu polskiego w całokształcie akcji zmierzającej do osiągnięcia celów zasadniczych. Rząd ze swej strony ponosząc lwią część wysiłków i kosztów w budowie podstaw naszego handlu zamorskiego, ma wszelkie powody domagania się współpracy ze strony zainteresowanych sfer społeczeństwa, które jeszcze nie zdobyło się na maksimum wysiłku w kierunku tej współpracy.

(K. I. P. I. E.)

URUCHOMIENIE LINJI KOLEJOWEJ KATOWICE - GDYNIA

Niezmiernie ważnym momentem w naszej despansji morskiej jest fakt uruchomienia nareszcie odcinku kolejowego Bydgoszcz Gdynia.

Najważniejszym artykułem naszego wywozu drogami morskiemi jest węgiel. W momentach, kiedy na ten węgiel jest większy popyt, jedna linja kolejowa, jaka łączy nasze porty z zagłębiem śląskiem, nie wystarcza. Ponad 700 tys. ton trudno jest więcej wywieźć przy jej pomocy.

Odciążenie tej linji mogło być dokonane przez wybudowanie drugiej, która była najważniejszym punktem w zorganizowaniu zamknięcia dla naszych portów morskich w naszem programie morskiem.

P. Minster komunikacji wreszcie tą czekaną linję kolejową wykańcza, co przyczynia się dla wznowienia naszego esportu, poprawienia tem samem bilansu handlowego i dania pracy bezrobotnym rzeszom na Śląsku.

W b. miesiącu uroczyście otwarto odcinek Bydgoszcz — Gdynia.



Minister Komunikacji Adolf Kühn

ROZWIĄZANIE RADY MIEJSKIEJ I MAGISTRATU MIASTA GDYNI

W dniu 29 ub. m. zostało ogłoszone i weszło w życie rozporządzenie P. Prezydenta Rzplitej o ustroju miasta Gdyni. W myśl tego rozporządzenia na czele powiatu miejskiego Gdyni stoi komisarz rządu. Komisarza rządu i jego zastępcę mianuje minister spraw wewn. w porozumieniu z ministrami przemysłu i handlu, oraz skarbu. Komisarz rządu w Gdyni łączy w swem ręku zakres działania burmistrza magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego.

Poszczególni ministrowie w razie potrzeby władni są przekazywać w drodze rozporządzeń komisarzowi rządu odpowiedni zakres działania w działach administracji. Rada miejska m. Gdyni składa się z 20 członków, z których 10 pochodzi z wyborów, 10 zaś mianuje i odwołuje minister spraw wewn. w porozumieniu z ministrem przemysłu i hadlu.

Rozporządzenie postanawia dalej, że kadencja dotychczasowej rady miejskiej i magistratu m. Gdyni upływa z dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, czyli w dniu ogłoszenia, t. j. w dnin 29 listopada 1930 roku. Rozporządzenie to obowiązuje na okres lat 5, przyczem rada ministrów może w drodze rozporządzenia przedłużyć moc obowiązującą tego rozporządzenia na dalsze trzy lata.

HANDEL POLSKO - JUGOSŁOWIAŃSKI

Pomimo wielu trudności handel polsko-jugosłowiański rozwija się nieustannie. Zapewne, że w zestawieniach obrotów niema wielkich imponujących cyfr, lecz trudno się temu dziwić. Fundamentem tranzakcyj krajów zniszczonych przez wojnę jest kredyt. Muszą one szukać najdogodniejszych warunków nabywania, same zaś w udzielaniu kredytu są ograniczone. Stąd handel często ucieka się do pośrednictwa, — pośrednictwa finansującego wywóz.

Pozatem, gdy handel zubożał, staje się on bardziej detalicznym. Fakt ten wymaga od eksportera większych nakładów, przy niezmienionej cenie. Jednocześnie fakt ten powoduje wzrost ryzyka.

W tych warunkach konieczną jest ostrożna, przewidująca polityka. Forsowanie wywozu na jakiś rynek może znaleść swój wyraz w zestawieniu obrotów, lecz nie oznacza to jeszcze korzyści przemysłu. Wręcz odwrotnie, gdy poczynione nakłady nie opłacają się, wówczas przemysł zniechęca się do rynku, który mógłby być dobrym odbiorcą przy właściwej pracy. Zapewne, że zarówno ryzyko, jak też i brak dochodowości można przetrzymać, lecz na to potrzebny jest kapitał. Eksporter, nieposiadający tego kapitału, musi stosować inną politykę.

Po tym ogólnym wstępie przejdźmy odrazu do analizy polsko - jugosłowiańskich stosunków hadlowych. Rozwój stosunków wykazuje następujące zestawienie, zaczerpnięte ze źródeł jugosłowiańskich.

Rok	Wywóz z Jugosławji			Przywóz do Jugosławji		
	Ogółem	Do Polski	w %	Ogółem	Z Polski	w %
1923	8.049	8	0,09	8.309	20	0,24
1924	9.539	21	0,22	8.222	38	0,47
1925	8.904	98	1,10	8.752	74	0,85
1926	7.818	20	0,25	7.632	89	1,16
1927	6.400	32	0,50	8.286	108	1,48
1928	6.444	89	1,38	7.835	212	2,70
1929	7.922	90	1,14	7.595	170	2,25
1930 *)	3.362	26	0,77	3.478	66	1,91

Jak wynika z tego zestawienia bilans obrotów jest aktywnym dla Polski. Sytuacja ta ulega zmianie z chwilą, kiedy uwzględnimy ruch turystyczny. W r. 1924 liczba turystów w Jugosławji wynosiła 154.992, w r. zaś 1929 doszła do liczby 350.000, w czem przeszło połowę stanowią obcokrajowcy. Stosunkowo największy wzrost liczby turystów w Jugosławji wykazuje Polska. Poselstwo jugosłowiańskie w Warszawie wydało wiz kuracyjnych: w r. 1927 — 219, w 1928 — 551, w 1929 — 1478 i w pierwszych ośmiu miesiącach 1930 r. — 3.800. Turyści są nabywcami świadczeń. Trudno ująć statystycznie sumę, którą pozostawiają w kraju, lecz niewątpliwie wpłynie ona zasadniczo na kształtowanie się wzajemnego bilansu płatniczego.

Najważniejszemi artykułami importowanemi do Jugosławji, jak wykazuje urzędowa statystyka, są: przędza, tkaniny i wyroby z bawełny i wełny, żelazo obrobione i walcowane, szyny, wyroby żelazne, ropa naftowa i nafta, skóry, obuwie, szkło, ryż łuszczony, węgiel, oleje roślinne, nasiona oleiste, tkaniny z lnu i konopi, maszyny, wyroby elektroteczniczne, środki transportowe, papier drukarski i wyroby z drzewa.

Z wyliczenia tego widzimy wyraźnie, że dla Polski istnieją duże możliwości. Niestety wywóz nasz dotychczasowy miał charakter raczej sporadyczny.

Jak wynikało to z naszych uwag wstępnych, nie uważamy za właściwe rozpoczynanie pracy przez indywidualne firmy z dużym rozmachem i z dużemi nakładami. Koszty administracyjne organizacji byłyby zbyt wielkie. Nieporównanie celową bardziej byłaby współpraca kilku firm, połączona z zakładaniem wspólnych składów towarowych.

Organizacji takiej duże usługi mogłaby oddać Izba Handlowa jugosłowiańsko - polska. Niestety Izby takiej w Belgradzie niema, jakkolwiek w Warszawie istniej Izba polsko-jugosłowiańska, rozwijająca się pomyślnie. Brak odpowiedniej Izby w Jugosławji wynika z przyczyny przerostu wszelkich organizacyj gospodarczych i z braku pieniędzy. Stąd w odnośnych kołach powstał wniosek, aby przy istniejącej Lidze polsko-jugosłowiańskiej rozbudować sekcję gospodarczą. Ponieważ w skład Ligi, pracującej pod przewodnictwem prof. Arandziełowicza, wchodzą liczni przedstawiciele życia gospodarczego Jugosławji, sekcja ta mogłaby oddać duże usługi. Dobrą stroną tego projektu jest jego niekosztowność. Rzecz prosta, że realizacja zależeć będzie od polskich sfer gospodarczych.

Szczegółem, na który należy zwrócić uwagę przy nawiązywaniu stosunków, są wpływy handlowe Wiednia i Budapesztu. Jest to zrozumiałe, jeżeli zważymy, że Slawonja, Bośnia, Hercegowina i Dalmacja — że użyjemy dawnych nazw — to części składowe dawnej monarchji austro-węgierskiej.

Przemysły polskie Śląska i Małopolski wykorzystują wspomniane wpływy, co zresztą jakkolwiek jest wygodne, nie daje jednak szczególnie dodatnich rezultatów, ugruntowując te wpływy, które w Jugosławji nie są popularne.

Stąd byłoby pożądanem, aby wielkie i mocne firmy polskie, pomału rozpoczynały pracę samodzielną.

Pod tym względem ogromne postępy zrobił przemysł czeski. Nawiasem warto dodać, że kapitał czeski jest dość poważnie zainteresowany w rozwoju jugosłowiańskiego przemysłu hotelowego nad Adrjatykiem.

W celu stworzenia całokształtu obrazu i uniknięciu ewentualnych nieporozumień, uważamy za właściwe scharakteryzować eksport Jugosławji. Jugosławja wywozi owoce świeże i śliwki suszone, zboża i kukurydzę, jarzyny, masło i sery, wina, spirytus, opium, konopie, len, świnie, drób, jaja, skóry, drzewo, sodę amoniakową i kaustyczną, cement i ołów. Bilans handlowy w drugim kwartale b. r. wykazuje deficyt 72 miljonów dinarów.

Na zakończenie dodamy, że kurs dinara w stosunku do franka szwajcarskiego pozostaje bez zmian. Trudności, które istnieją na rynku tamtejszym, refleksem ogólnego kryzysu Europy.

*) pierwsze półrocze.

ZBLIŻENIE GOSPODARCZE SKANDYNAWSKO-POLSKIE

Jedno z pism niemieckich, wychodzące w Olsztynie, zamieściło artykuł o pogłębieniu stosunków gospodarczyczych skandynawsko-polskich, który podajemy poniżej w streszczeniu:

W krajach skandynawskich nastąpiło na polu gospodarczem w ostatnich latach w stosunku do Niemiec silne oziębienie, przyczem równocześnie stosunki gospodarcze z Polską uległy zacieśnieniu.

W tym ruchu antyniemieckim wśród krajów skandynawskich pierwsze miejsce zajmuje Danja. Bojkot towarów niemieckich, stosowany w Danji, Szwecji i Norwegji, datuje się już od dłuższego czasu. Już przed kilku laty można było zauważyć systematyczną propagandę ze strony organizacyj gospodarczych tych krajów, skierowaną przeciw importowi towaru niemieckiego. Szczególnie jednak w ostatnich miesiącach wzmógł się ten ruch bojkotowy. Równocześnie ożywia się propaganda na korzyść towarów polskich i angielskich.

Ogólnie towar niemiecki w ostatnich czasach może liczyć na zbyt tylko w tym wypadku, o ile jest tańszy o conajmniej 15% od takiego samego towaru angielskiego lub polskiego. Przed kilku laty Niemcy zdobyły w Skandynawji dość znaczny rynek zbytu na węgiel, co nie było tak łatwe ze względu na to, że do roku 1926 na węglowym rynku skandynawskim panowała prawie wyłącznie Anglja. Wywóz węgla angielskiego do krajów skandynawskich wynosił (w 1000 tonn) w roku 1925 — 1.781, zaś w roku 1926 — 2.655.

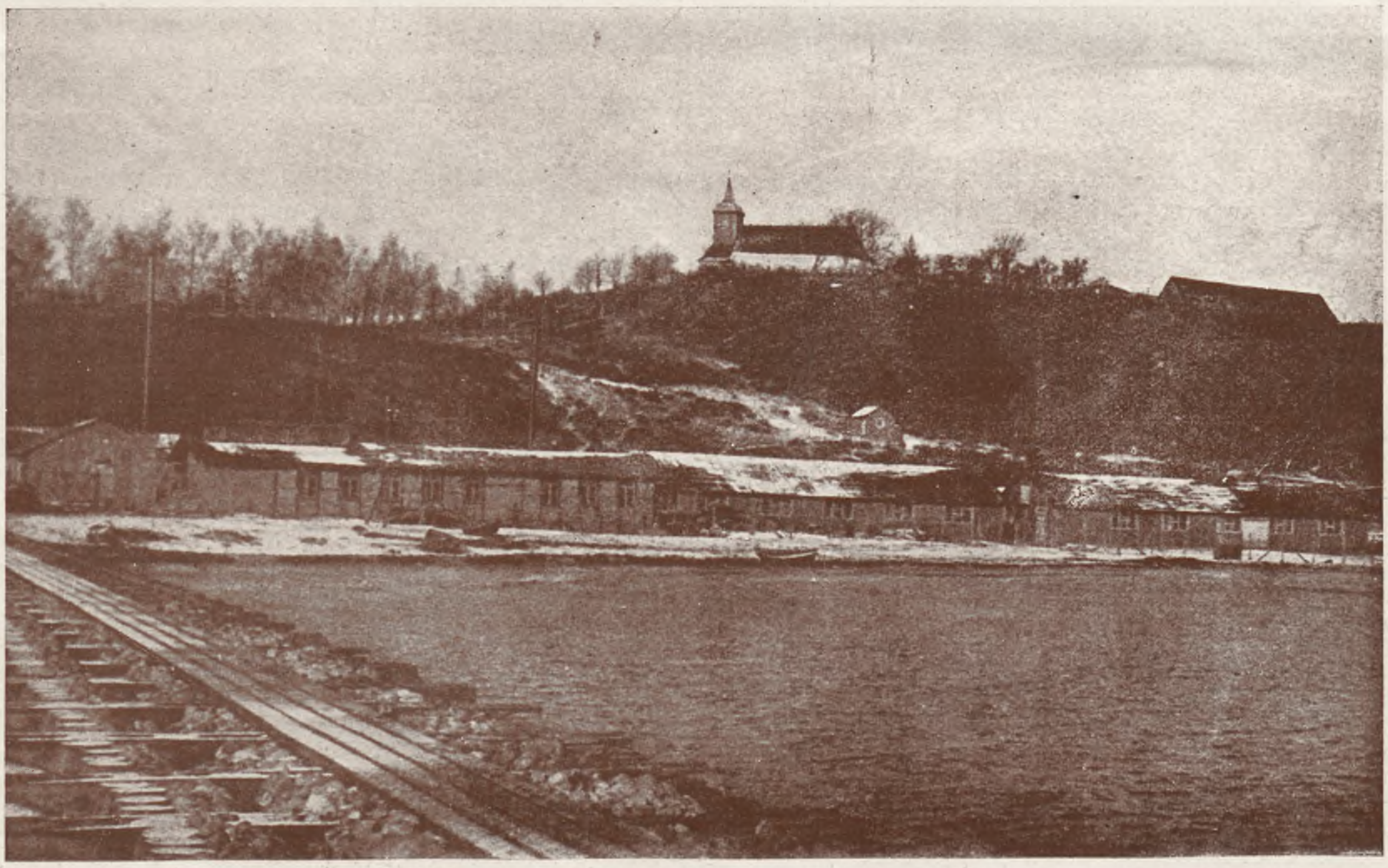
W roku 1929 wywóz węgla angielskiego nawet w przybliżeniu nie dorównał eksportowi z r. 1925.

Wywóz węgla polskiego do krajów skandynawskich (w 1000 tonn) wynosił w 1925 r. — 574, w 1926 r. — 3.263 i w 1929 r. — 5.419. Z tego jasno wynika, że powodem wzmożenia się eksportu węgla polskiego do krajów skandynawskich nie był angielski strajk górniczy z 1926 r. Eksport węgla niemieckiego do krajów skandynawskich spada raptownie. W okresie styczeń—lipiec b. r. (w 1000 tonn) wywóz do Danji spadł do 131,3 w stosunku do 167,5 w okresie analogicznym ubiegłego roku. W stosunku do Norwegji spadł w tym okresie eksport z 32,3 do 16,6, a w odniesieniu do Szwecji z 263 do 187,6. Jeszcze silniej spada eksport koksu niemieckiego do Skandynawji.

W ostatnich czasach objeżdżała kraje skandynawskie angielska komisja rządowa celem uzyskania lepszych warunków dla zbytu węgla angielskiego. Kraje skandynawskie godzą się na wznowienie importu węgla z Anglji pod warunkiem, że stanie się to kosztem wwozu niemieckiego, a nie polskiego.

Polityka taryfowa kolei niemieckich obniżyła w znacznej mierze przez niezrozumienie faktycznego stanu rzeczy zdolność konkurencyjną węgla niemieckiego na rynku skandynawskim.

W podobny sposób kraje skandynawskie starają się utrzymać w oddaleniu od swych rynków inne towary i wyroby przemysłowe pochodzenia niemieckiego.



Z panoramy naszego brzegu morskiego

L. SIWIEC:

MIĘDZYNARODOWE UMOWY O OCHRONIE ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZACH

Pierwsze próby ustanowienia międzypaństwowych przepisów, dotyczących bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzach przedsięwzięto z inicjatywy Anglji.

W konferencji, odbytej dnia 20 stycznia 1914 r., wzięły udział Francja, Anglia, Niemcy, Austrja, Belgja, Danja, Hiszpanja, Włochy, Rosja, Szwecja i Stany Zjednoczone A. P.

Do tego czasu każde państwo celem zabezpieczenia żeglugi swych okrętów wydawało w drodze ustawodawczej przepisy, jakie uważało za stosowne. Zarządzenia jednego państwa nie odpowiadały jednak zarządzeniom drugiego, ujednostajnienie ich z mocą obowiązującą dla wszystkich państw stawało się przy coraz bardziej rozwijającej się żegludze morskiej niejako koniecznością.

Katastrofa okrętu pasażerskiego „Titanic" w r. 1912 o pojemności 14.600 t. wskutek zderzenia się z górą lodową, przyczem utonęło 1500 ludzi zmusiła niejako narody żeglarskie do wspólnego przedsięwzięcia środków zapobiegawczych podobnym katastrofom, gdyż tylko współdziałanie wszystkich państw uprawiających żeglugę morską może, jeśli nie zapobiegać to w każdym razie skuteczną dać pomoc w podobnych wypadkach. Umowa londyńska opierała się na czterech zasadniczych punktach:

1) *Bezpieczeństwo żeglugi.* Na północnym oceanie atlantyckim zostaje urządzona międzynarodowa służba obserwacyjna lodowców. Stany Zjednoczone A. P. ofiarowały dla służby tej dwa okręty, mianowicie jeden do obserwacji drugi do niszczenia lodowców. Koszta utrzymania ich ponoszą państwa zawierajace niniejszą umowe.

Każdy kapitan okrętu obowiązany jest powiadomić o grożącym niebezpieczeństwię każdy w pobliżu znajdujący się okręt. Dalszy ciąg tego ustępu dotyczy szybkości okrętu w czasie nocy, zmiany kursu, nadużycia sygnałów wzywających pomocy i t. d.

2) *Budowa okrętów.* Od dnia 15 lipca 1915 r. budować się mające okręty, mają posiadać pewną ilość przedziałów nieprzepuszczających wody tak, by w razie wypadku, okręt zawsze jeszcze przez dłuższy czas mógł się utrzymać na wodzie.

3) *Radjotelegrafja.* Każdy okręt handlowy parowiec czy żaglowiec, który ma 50 ludzi na pokładzie, obowiązany jest posiadać urządzenia radjotelegraficzne.

Wyjątek stanowią okręty nieoddalające się od wybrzeży więcej jak na 150 mil morskich, oraz okręty nieeuropejskiego sposobu budowania jak dżunki i t. p. Na każdym okręcie, na którym znajduje się stacja radjotegraficzna, musi być zarządzana nieprzerwana służba aparatowa z wyszkoloną obsługą.

Każdy kapitan okrętu na usłyszane wołania o pomoc, obowiązany jest bezwarunkowo śpieszyć natychmiast z pomocą wzywającemu okrętowi.

4) *Łodzie ratunkowe i inne środki ratownicze.* Na każdym okręcie musi się znajdować tyle łodzi ratunkowych, by wszystkie będące osoby na okręcie mogły w nich znaleźć pomieszczenie. Prócz łodzi ratunkowych ma się znajdować na każdym okręcie pewna ilość tratew, koła i kamizelki ratunkowe. Również urządzenia przeciwpożarowe musi posiadać każdy okręt w dostatecznej ilości.

Przepisy te miało ogłosić każde z państw zawierających umowę, u siebie w drodze ustawy, następnie każdemu okrętowi, który wypełnił warunki umowy wydać t. zw. certyfikat bezpieczeństwa.

Niestety wybuch wielkiej wojny przeszkodził ratyfikacji umowy, po ukończeniu jej Anglja ponownie wzięła w swe ręce akcję, by umowę z r. 1914 wprowadzić w życie, zapraszając zainteresowane państwa na konferencję do Londynu na dzień 16 kwietnia 1929 r. Po pięciotygodniowych naradach, członkowie konferencji na wniosek admirała Richmonda przyjęli projekt nowej umowy o następującem brzmieniu:

1) Za okręt pasażerski należy uważać ten, na którego pokładzie znajduje się więcej, niż 12 podróżnych. Za podróż międzypaństwową taką, która zaczyna się w jednym z portów jednego państwa, a kończy w porcie drugiego państwa zawierających umowę.

2) Okręty budować się mające od 30 lipca 1931 r. obąwiązane są mieć takie urządzenia, by ewentualne wtargnięcie weń wody, nie spowodowało natychmiastowego zatonięcia.

3) Środki ratunkowe winny być zawsze pod ręką gotowe do natychmiastowego użycia. Często czas między nieszczęśliwym wypadkiem a tonięciem okrętu nie przekracza 20—25 minut, dlatego też łodzie ratunkowe mają być w takiem pogotowiu, by szybko mogły być spuszczone na wodę nawet w najbardziej niekorzystnych warunkach. Podróżni winni być pierwsi szybko i w należytym porządku w łodziach pomieszczeni, łodzie mają opuszczać okręt w takiem porządku, by nie najeżdżały na siebie. Koła ratunkowe i pasy muszą być zawsze przygotowane dla wszystkich podróżnych.

4) Każdy okręt pasażerski bez względu na wielkość, a frachtowy o pojemności od 1600 t. obowiązany jest mieć stację radjotelegraficzną wraz z wyszkoloną należycie obsługą.

Znaków alarmowych należy używać tylko w wypadkach poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa. Kapitan każdego okrętu otrzymawszy wezwanie o pomoc z innego okrętu, obowiązany natychmiast śpieszyć mu z pomocą.

5) Każdy kapitan okrętu obowiązany jest o spostrzeżonem niebezpieczeństwie w czasie podróży, jak góry lodowe, szczątki rozbitych okrętów i t. p. natychmiast zawiadomić inne w pobliżu znajdujące się okręty, W nocy w pobliżu gór lodowych należy szybkość jazdy zmniejszyć, lub wziąć inny kurs.

Okręty o pojemności ponad 150 t. muszą być zaopatrzone w nocy w odpowiednie światła celem uniknięcia najechań. Dla sterników wydano specjalne przepisy.

6) Certyfikaty bezpieczeństwa wydaje w zasadzie rząd państwa, do którego okręt należy. Jest on ważny we wszystkich państwach, które umowę zawarły.

Konferencja londyńska z 1929 r. przemyślała i ujęła w odpowiednie przepisy wszystko, by zapewnić bezpieczeństwo podróży morskich a ratunek w razie katastrofy uczynić łatwym.

Państwa zawierające tę umowę, dały dowód dobrej woli i wzajemnego zrozumienia w rozwiązaniu problemów, o ile chodzi o zabezpieczenie życia ludzkiego.

NOWE WYBUCHY ENTUZJAZMU POLSKIEGO DLA MORZA

(PO LOTERJI LIGI MORSKIEJ I „TYGODNIU POMORZA“)

Łódź podwodna „Odpowiedź Treviranusowi“

Od głównego komitetu budowy łodzi podwodnej. Odpowiedź Treviranusowi (ul. Gdańska 29 w Łodzi) otrzymaliśmy odezwę, którą w całości podajemy.

RODACY!

Jeszcze nie wygasły echa najstraszniejszej z wojen, jeszcze tysiące kalek straszy nas obciętemi kikutami i pustemi oczodołami, a już Niemcy podpalają na nowo świat.

Przez usta ministra terenów okupowanych Treviranusa i innych oficjalnych czynników wołają o rewizję traktatu wersalskiego, a więc rozrąbanie i poćwiartowanie naszych kresów zachodnich.

Obudził się jednak duch narodu polskiego. Od Gdyni po Karpaty — od Katowic po Wilno, idzie groźny okrzyk: nie damy ziemi! Zespoliły się duchy trzydziestomiljonowego plemienia w jedno ognisko, jedną wolę, jedną myśl. Miasta, miasteczka, osady i wsie wołają zgodnie:

Spróbujcie wziąć! Na gwałt odpowiemy — gwałtem, na siłę siłą!

Wspaniały odruch społeczeństwa nie powinien przebrzmieć bez echa. Nietylko krew i mienie winniśmy dać obronie każdego skrawka ziemi, lecz ową obronę wspólnemi siłami przygotować, moc wojenną państwa utrwalić, pomnożyć, do maksimum spotęgować.

Podczas wiecu protestanckiego przeciw zakusom niemieckim w mieście Łodzi, stolicy nieustannego trudu i znojnej pracy, rzucił Zarząd Związku Inwalidów Wojennych R. P. hasło:

Zbudujmy łódź podwodną pod nazwą: „Odpowiedź Treviranusowi“.

Na zew ten popłynęły sładki. Składają związki, organizacje, stowarzyszenia, robotnicy, chłopi, kupcy, rzemieślnicy, urzędnicy, przemysłowcy. Składają grosze i setki złotych. Nawet Polaków we Francji, Belgji, a ostatnio Ameryce porwał odruch patrjotyczny.

Celem rozszerzenia akcji na całą Polskę i wszędzie tam, gdzie Polak żyje, celem skoordynowania zbiorowych wysiłków utworzył się w Łodzi, jako mieście, które było inicjatorem szczytnego hasła, komitet główny, złożony z organizacyj, stowarzyszeń i związków, reprezentujących wszystkie warstwy ludzkości, wszystkie stany i wyznania.

Komitet ten zwraca się do Rodaków w Polsce i na obczyźnie z apelem: Zbierajcie na łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi“, gromadźcie grosz do grosza na dzieło, które będzie świadectwem naszego sumienia patrjotycznego i pomnoży siły obronne Polski!

Niechaj dar na powiększenie floty wojennej stwierdzi przed światem, że w sercu każdego Polaka przywiązanie do Pomorza i skrawka Bałtyku, będącego oknem na szeroki świat i płucami, niezbędnemi do życia, urosło do nieskończonej potęgi i ugruntowało się na zawsze.

Niechaj się tworzą komitety wojewódzkie, powiatowe, miejscowe, a ich prezydja wejdą w skład Komitetu Głównego, który zebrany fundusz złoży do rąk Pana Prezydenta Rzeczypospolitej jako głowy polskiej siły zbrojnej.

Niechaj wszystkie czasopisma polskie w kraju i na obczyźnie otworzą listy ofiar na powyższy cel.

Niechaj nie będzie Polaka w kraju, za oceanem, w najdalszym zakątku ziemi, który, mogąc złożyć ofiarę, pominąłby milczeniem nakaz patrjotyczny.

W obronie morza i Pomorza składajmy wszyscy na łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi“

Za niżej podpisane organizacje: Prezydjum Wydziału Wychowawczego Zarządu Głównego Budowy Łodzi Podwodnej „Odpowiedź Treviranusowi“ Prezes: Fr. Pawlak W-Prezesi: Kurator J. Gadomski, Dr. B Fincha, Dyr. E. Samborski, Dyr. J. Wolczyński, Dyr. W. Rayski. Sekretarze: Z. Chmielecki i R. Kubalak. Skarbnicy: Dyr. E. Greger i W. Chmielowski.

Organizacje wchodzące w skład Głównego Komitetu: 1) Wojewódzka Federacja Polskich Związków Obrońców Ojczyzny. 2) Grodzka Federacja Polskich Związków Obrońców Ojczyzny w Łodzi. 3) Stowarzyszenie Weteranów 1863 roku. 4) Zarząd Wojewódzki Związku Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej w Łodzi. 5) Okręgowe Koło Związku Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej w Łodzi. 6) Związek Inwalidów Wojsk Polskich „Legja“. 7) Zjednoczenie Związków Żydowskich Inwalidów, Wdów i Sierot Wojennych R. P. w Łodzi. 8) Związek Legjonistów Polskich Oddział w Łodzi. 9) Polska Organizacja Wolności w Łodzi. 10) Związek Oficerów Rezerwy w Łodzi 11) Związek oficerów w stanie spoczynku w Łodzi. 12) Ogólny Związek Podoficerów Rezerwy Zarząd Okręgowy w Łodzi. 13) Ogólny Związek Podoficerów Rezerwy Koło Łódź. 14) Związek Hallerczyków w Łodzi. 15) Stowarzyszenie Dowborczyków ku chwale Ojczyzny w Łodzi. 16) Polski Związek Byłych Wojskowych w Łodzi. 17) Związek Marynarzy Rezerwy w Łodzi. 18) Związek Byłych Wojskowych Zawodowych. 19) Stowarzyszenie Byłych Wojskowych i Rezerwistów w Łodzi. 20) Kolejowy Związek Byłych Wojskowych w Łodzi. 21) Związek Byłych Wojskowych Polaków na terenie byłej Rosji Oddział w Łodzi. 22) Związek Pracowników Administracji Wojskowej w Łodzi. 23) Harcerstwo Polskie w Łodzi. 24) Związek Strzelecki w Łodzi. 25) Zjednoczenie Polskiej Młodzieży Pracującej „Orlę“. 26) Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół“. 27) Straż Kolejowa w Łodzi. 28) Staż Ogniowa w Łodzi. 29) Związek Obrony Kresów Zachodnich w Łodzi. 30) Koło Polek w Łodzi. 31) Resursa Rzemieślnicza w Łodzi. 32) Rodzina Policyjna w Łodzi. 33) Koło Polskiej Macieży Szkolnej imienia A. Mickiewicza w Rokiciu. 34) Związek Zawodowych Pracowników Przemysłu Włókienniczego w Łodzi. 35) Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości w Łodzi. 36) Związek Kon-

cesjonarjuszy w Łodzi 37) Związek Majstrów Fabrycznych w Łodzi. 38) Stowarzyszenie Kupców Chrześcijan w Łodzi. 39) Związek Handlowców Polskich w Łodzi. 40) Związek Drukarzy Oddział w Łodzi. 41) Stowarzyszenie Techników w Łodzi. 42) Związek Pracowników Poczt i Telegrafów Oddział w Łodzi. 43) Polskie Związki Zawodowe „Praca". 44) Stowarzyszenie Robotników Chrześcijan. 45) Pracownicy i robotnicy Państwowej Fabryki Wyrobów Tytoniowych w Łodzi. 46) Związek Pracowników Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych Koło Łódzkie. 47) Polska Konfederacja Pracownik. Umysłowych Oddział w Łodzi. 48) Zrzeszenie Urzędników Banku Gospodarstwa Krajowego Oddział w Łodzi 49) Polski Związek Zawodowy Pracowników Instytucji Ubezpieczeń Społecznych. 50) Związek Zawodowy Pracowników Kas Chorych i Ubezpieczeń Społecznych Rzeczypospolitej. 51) Klasowy Związek Pracowników Kasy Chorych (d. Fr. Rew.) w Łodzi. 52) Wojewódzki Związek Młodzieży Ludowej. 53) Klub Sportowy „Orkan". 54) Towarzystwo sportowe „Hasmoneja". 55) Stowarzyszenie Oświaty Robotniczej Oddział w Łodzi. 56) Związek Zawodowy Techników Przemysłu Włókienniczego i Zawodów Pokrewnych w Państwie Polskiem. 57) Stowarzyszenie Właścicieli Składów Aptecznych Województwa Łódzkiego. 58) Towarzystwo Przyjaciół Związku Strzeleckiego Województwa Łódzkiego. 59) Liga Morska i Rzeczna w Łodzi. 60) Związek Legjonistów Polskich Oddział w Wieluniu. 61) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Piotrkowie. 62) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Kaliszu. 63) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Kole. 64) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Sieradzu. 65) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Turku. 66) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Koninie. 67) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Wieluniu. 68) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Słupcy. 69) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Łęczycy. 70) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Radomsku. 71) Powiatowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Łasku. 72) Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Koluszkach. 73) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Zduńskiej Woli. 74) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Tomaszowie Mazowieckim. 75) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Pabjanicach. 76) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Szadku. 77) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Błaszkach. 78) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Warcie. 79) Miejscowe Koło Związku Inwalidów Wojennych R. P. w Zgierzu.

NOWY MARSZAŁEK SENATU.



Były wojewoda wileński, zasłużony propagator sprawy morskiej, obecnie nowoobrany p. marszałek senatu Raczkiewicz.

L. S.:

OKRĘTY A SZYBKOŚĆ POCIĄGU POSPIESZNEGO

Najszybszym okrętem na świecie w obecnej dobie jest italski torpedowiec *„Nicolasa-da-Recco“*, który w czasie próbnej jazdy, jaką wykonał dnia 3 kwietnia 1930 r. osiągnął rekord szybkości, gdyż 41'5 mil morskich na godzinę.

Ponieważ mila morska równa się 1852 m. więc tych 41'5 mil morskich, odpowiada szybkości 77 km. na godzinę, czyli zasadniczej szybkości pociągu pospiesznego, względnie nieco większej.

Szybkość jednak okrętów wojennych nie może być porównywaną z szybkością innych okrętów. Okręty wojenne przedewszystkiem nie służą pokojowym celom komunikacyjnym, a osiągnięcie największej szybkości potrzebują tylko na krótkich przestrzeniach, a ta najwyższa szybkość uzyskiwana jest najwyższym wysiłkiem, jaki mogą wydobyć ze siebie maszyny okrętu.

Podczas gdy lokomotywa o sile 2000 HP. zdolną jest z równą szybkością godzinami po szynach ciągnąć ciężar 700 t. to italski torpedowiec o 2010 tonach musi użyć siły 60.000 HP. aby mu nadać szybkość 77 km. na godzinę.

Szybkość nowoczesnego italskiego torpedowca dlatego tylko porównaliśmy tu z szybkością pociągu pospiesznego, aby lepiej uzmysłowić niesłychane szybkości, jakie zdolne są dziś wytworzyć maszyny statków wojennych.

Dążeniem jest tak okrętom wojennym, jak i handlowym nadać jak największą szybkość, jakkolwiek u wszystkich okrętów uzyskiwanie szybkości choćby o milę większej osiągnięte być może tylko przy nadzwyczajnym wysiłku maszyn okrętu.

W jakiej mierze ten wysiłek wzrasta, widocznem jest na następującym przykładzie.

Wybudowany w r. 1913 niemiecki okręt liniowy „König“ o 25.800 t do osiągnięcia szybkości 20'5 mil morskich na godzinę potrzebował maszyn o sile 28.000 HP. W tym samym roku ukończony krążownik „Derfflinger“ o 26.000 t do osiągnięcia szybkości 28 mil na godzinę, już siły 90.000 HP.

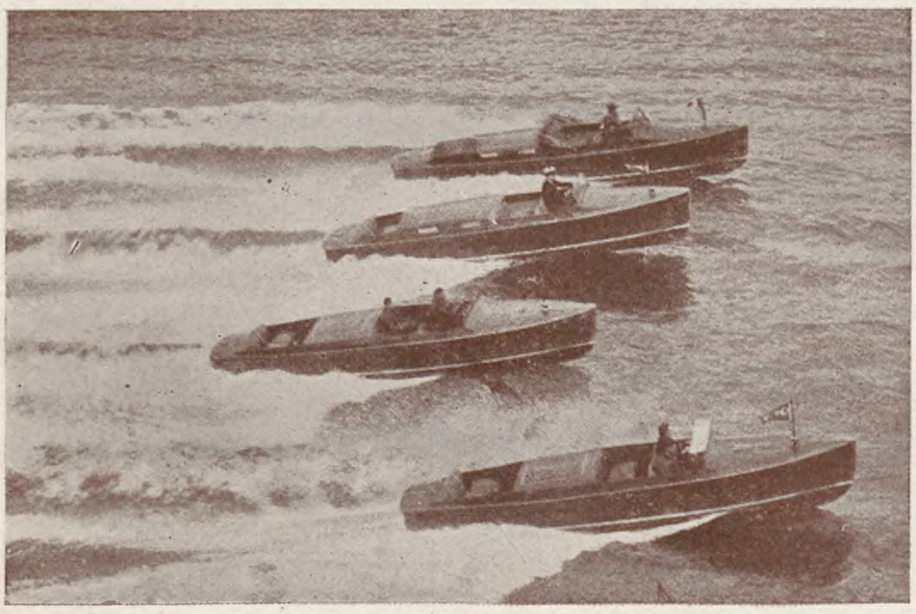
Osiągnięcie więc szybkości o 7'5 mil większej wymagało zwiększenia siły maszyn o 62.000 HP. Jeśli więc italski torpedowiec o 2010 t do osiągnięsia szybkości 41,5 mil morkich na godzinę potrzebuje siły 60.000 HP, to nie będzie to nikogo dziwić, że znajdujący się obecnie w budowie pospieszny okręt pasażerski T-wa „Cunard Line“ o 75.000 t, który ma odbywać drogę z Europy do Ameryki w czterech dniach z szybkością 36 mil morskich na godzinę będzie miał maszyny o sile 200.000 HP.

„Niebieską wstęgę oceanu“ dzierżył do ubiegłego roku angielski parowiec „Mauretania“ T-wa „Cunard“, zbudowany przed 23 laty, który dla osiągnięcia szybkości 25 mil potrzebował siły 70.000 HP. podczas gdy w r. 1924 zbudowany niemiecki parowiec „Columbus“ takiej samej prawie wielkości, dla osiągnięcia szybkości 21 mil morskich potrzebował już tylko siły 28.000 HP.

Musimy jednak wziąć pod uwagę, że od czasu wybudowania „Mauretanji“ postęp tak na polu budowy samych okrętów, jak i maszyn okrętowych jest bardzo wielki, a tem samem została również zwiększoną i szybkość okrętów.

Wszystkie te jednak postępy nie zmieniają samego stanu rzeczy mianowicie, że opór wody nawet przy stosunkowo małych zwiększeniach się szybkości wzrasta tak, że podwojenie maszyn okrętowych, daje zaledwie skromne rezultaty w uzyskaniu większej szybkości.

Dla budowniczych okrętów, a przedewszystkiem dla właścicieli okrętów handlowych powiększenie szybkości choćby o jedną milę morską na godzinę oznacza zdobycz, z którą poważnie liczyć się należy. Każde bowiem zwiększenie szybkości umożliwia szybsze przejazdy, a tem samom zwiększa ilość podróży i daje większe zyski, o ile zwiększenie szybkości nie pochłania tego zysku.



ŁODZIE MOTOROWE ANGIELSKIE.

Na kliszy pobok są uwidocznione angielskie łodzie motorowe podczas wyścigów. Łodzie motorowe nie mogą oczywiście dorównać specjalnym statkom pod względem szybkości. Jednak łodzie te odznaczają się tem, że przy stosunkowo znacznej szybkości czynią niewielkie wzburzenie wody i robią przeszło 30 węzłów. Jeszcze szybszym od łodzi tych są ślizgowce, t.j. łodzie pchane zapomocą śmigła.

MIESIĄC POMORZA.

Napaści i pogróżki niemieckie, które wywołały tak żywiołowe odruchy protestacyjne w całym kraju, na ziemiach zachodnich i w województwach centralnych, na naszych kresach wschodnich o ludności mieszanej, gdzie wszystkie narodowości zgodnie manifestowały swą zdecydowaną wolę odparcia wrogich zakusów, słowem wszędzie, gdzie skupia się w miastach, osadach i wioskach ludność Rzeczypospolitej — napaści te kazały zapomnieć w obliczu niebezpieczeństwa o waśniach partyjnych, które tę ludność dzielą na poszczególne grupy i grupki. Powstał jeden front polski, jeden front przeciwniemiecki. I ten moralny sens zbiorowych protestów jest najdobitniejszy i najwartościowszy. Ten właśnie wspólny, mocny, gotowy na wszystko front polski zamknął usta ministrowi Curtiusowi w Lidze Narodów, który nie próbował nawet ponawiać uroszczeń niemieckich do ziem polskich, uroszczeń tak jaskrawie kilkakrotnie wyrażanych przez ministra „od spraw korytarza“ w gabinecie Rzeszy, Treviranusa.

Okres protestów minął. Zewsząd płyną składki na łódź podwodną, na statek imienia tej czy innej dzielnicy, gromadzą się fundusze na rzecz obrony naszych granic zachodnich. Oczy wszystkich obywateli zwróciły się instynktownie przedewszystkiem ku morzu i ziemi pomorskiej, jako naturalnego zaplecza dostępu Polski do Bałtyku. Ważność posiadania polskiego morza, polskich portów i polskiej floty handlowej i wojennej coraz powszechniej i silniej ugruntowuje się w świadomości ogółu. Jednak ofiarność społeczna, która obudziła się istotnie wśród najszerszych kół ludności, a przejawiła w drobnych i większych datkach na cele obrony dostępu do morza, nie została skierowana ku jednemu celowi. Rozproszkowanie wysiłków społeczeństwa lub postawienie sobie celów niewątpliwie pięknych i pociągających, jak np. ufundowanie łodzi podwodnej, nie wróży szybkiej realizacji tym zamierzaniom.

Pomorze potrzebuje pomocy już dzisiaj. Obronę polskiemu morzu dać musimy nie za lat kilka, ale w czasie najbliższym.

Korzystajmy tedy z okazji, iż w okresie od 16 listopada do 16 grudnia b. r. odbędzie się w całym kraju „Miesiąc Pomorza“, który stawia sobie za cel konkretny i bliski — powiększenie polskiej flotylli hydroplanów bojowych. Zcalanie wysiłków społecznych w tej dziedzinie jest konieczne: efekt realny protestów przeciwniemieckich całej ludności Rzeczypospolitej zyska na konkretności. Celowa i przemyślana akcja obrony zachodnich granic kraju — niech będzie odpowiedzią naszą na niemieckie napaści.

ORGANIZACJA OPIEKI NAD EMIGRANTAMI.

W celu radykalnego uporządkowania sprawy opieki nad emigrantami przed ich wyjazdem z kraju i w czasie podróży, Urząd Emigracyjny powołał do życia instytucję pod nazwą Syndykat Emigracyjny.

Skarb państwa, reprezentowany przez Urząd Emigracyjny, jest członkiem Syndykatu i ma zarezerwowaną większość udziałów, a mianowicie 60%, przez co zagwarantował Urzędowi Emigracyjnemu całkowity wpływ na działalność Syndykatu. Cele i zadania instytucji określa art. 3 statutu w sposób następujący: Syndykat Emigracyjny ma na celu udzielanie wychodźcom pomocy przed rozpoczęciem i w czasie podróży, a w szczególności:

a) udzielanie właściwych informacyj,
b) pomoc w uzyskiwaniu potrzebnych dokumentów oraz pomoc w likwidacji spraw majątkowych w kraju,
c) pomoc i pośrednictwo przy uzyskiwaniu kredytów,
d) urządzanie zbiorowych transportów,
e) urządzanie i prowadzenie hoteli i domów dla wychodźców,
f) załatwianie wszelkich formalności wyjazdowych wobec władz krajowych i zagranicznych oraz uczestniczenie w innych przedsiębiorstwach, zajmujących się ruchem emigracyjnym.

Mając powyższe zadanie oraz odpowiedni aparat informacyjny, Syndykat Emigracyjny broni emigrantów przed wyzyskiem nieuczciwych pośredników. W związku z powyższem dotychczasowy tryb postępowania przy udzielaniu zezwoleń na bezpłatne paszporty emigracyjne uległ zmianie w ten sposób, że zezwolenia dla emigrantów, korzystających z opieki Syndykatu, Ekspozytury Urzędu Emigracyjnego wydają na ręce przedstawicieli Syndykatu Emigracyjnego, którzy działając w imieniu emigrantów, załatwiają w urzędach sprawy dotyczące dokumentów potrzebnych dla przedkładania starostwom w celach paszportowych.

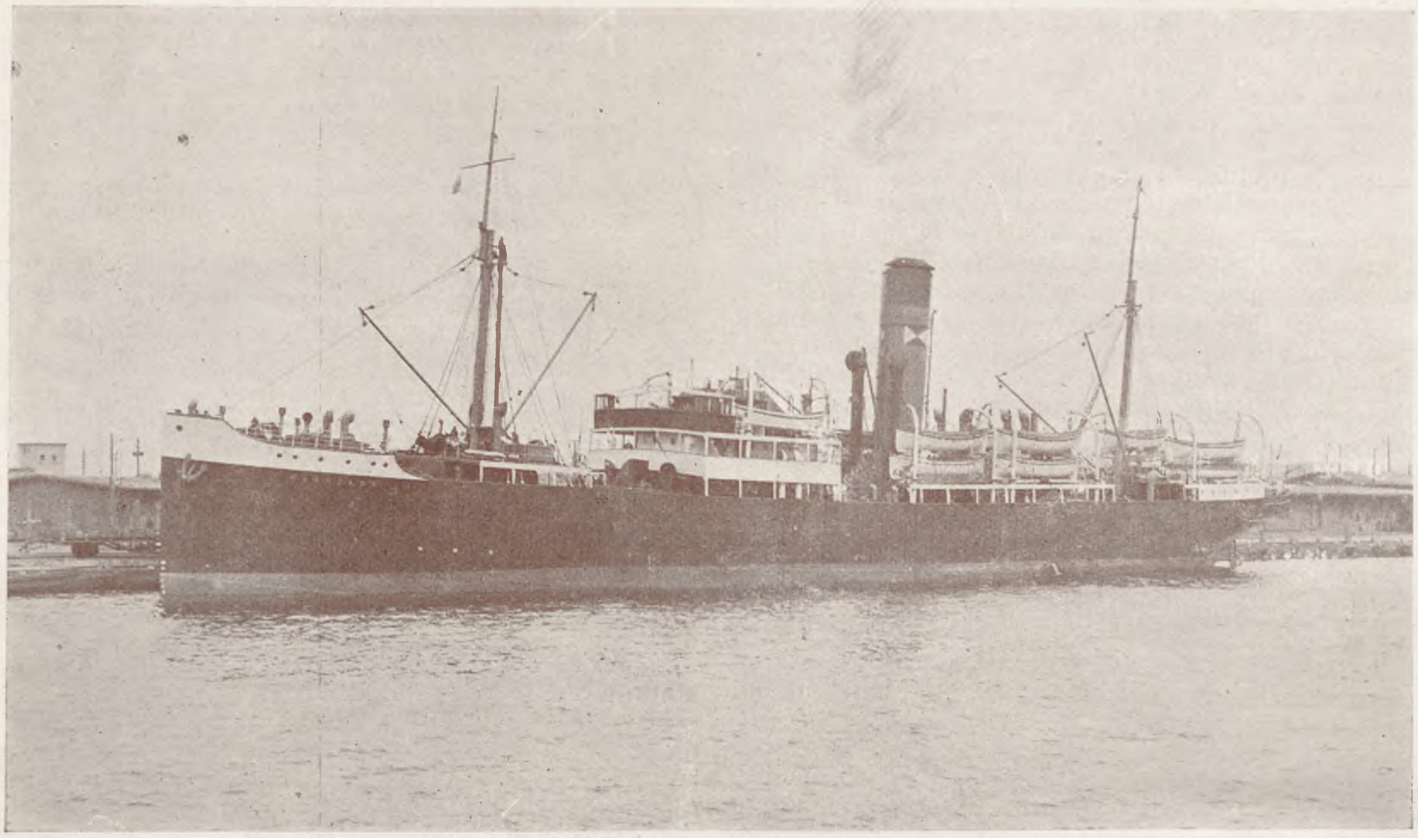
Władze administracyjne udzieliły działalności Syndykatu Emigracyjnego gorącego poparcia, wydając szereg rozporządzeń urzędom podwładnym w kierunku udzielania jaknajszerszej pomocy i ułatwień Syndykatowi Emigracyjnemu w sprawach załatwiania i wydawania dokumentów, potrzebnych do uzyskania bezpłatnego paszportu emigracyjnego oraz w kwestji udzielania pomocy przy zwalczaniu przez Syndykat Emigracyjny pokątnych nieuczciwych agentów emigracyjnych.

Dla bezpośredniego zetknięcia się z emigrantami w miejscach zamieszkania uruchomiono 31 Oddziałów i Agentur Syndykatu w miejscowościach o większem natężeniu emigracyjnem, a mianowicis:

w Brześciu n/Bugiem,	Dubnie,
„ Łucku,	Horochowie,
„ Kowlu,	Kostopolu,
„ Równem,	Zdołbunowie,
„ Lwowie,	Włodzimierzu Woł.
„ Stanisławowie,	Korcu,
„ Tarnopolu,	Dubomlu,
„ Przemyślu,	Drohiczynie Pol.
„ Czortkowie,	Prużanach,
„ Krzemieńcu,	Pińsku,
„ Kobryniu,	Sarnach,
„ Rzeszowie,	Samborze,
„ Stryju,	Kołomyji,
„ Sanoku,	Tarnobrzegu
„ Rohatynie,	Złoczowie i Brodach.

Pozatem Zarząd Syndykatu Emigracyjnego uchwalił uruchomić Oddziały na terenie woj. Kieleckiego, Krakowskiego, Lubelskiego, Białostockiego, Wileńskiego i Łódzkiego. Po uruchomieniu tych Oddziałów, Syndykat Emigracyjny obejmować będzie swą siecią organizacyjną jedenaście województw, docierając w ten sposób do najdalszych zakątków w kraju.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI POLSKO-BRYTYJSKIEGO T-WA OKRĘTOWEGO W GDYNI



Statek „Warszawa", własność Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego w Gdyni.

Z RUCHU STATKÓW POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO W GDYNI

Eksport nasz do Anglji znacznie wzmógł się dzięki istnieniu specjalnej linji okrętowej pod banderą polską z kapitałem przeważnie rządowym.

Coraz więcej się słyszy o zamiarze zorganizowaniu wszystkich przedsiębiorstw okrętowych rządowych w jedną całość, pod jednem naczelnem kierownictwem, co przyczyniłoby się znacznie do usystematyzowania ich działalności i stworzyłoby bardziej sprawne narzędzie z tych przedsiębiorstw (p. p. „Żegluga Polska", T-wa Gdynia-Ameryka i T-wa Polsko-Brytyjskiego) dla naszej polityki gospodarczej.

Poniżej przytaczamy (za „Polską Zbrojną„) sprawozdanie z działalności Polsko-Brytyjskiego Twa Okrętowego:

W celu rozwoju i ułatwienia eksportu towarów z Polski do Anglji, zacieśnienia stosunków handlowych z tym krajem i aby opanować część ruchu emigracyjnego, który dotąd szedł wyłącznie pod obcą banderą, założone zostało w grudniu r. 1928 z inicjatywy Rządu Polskiego Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 13.485.000 złotych, z którego Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" posiada 75%, a reszta znajduje się w rękach angielskiego Towarzystwa Okrętowego „Elermans" Wilson Line Ltd." w „Hul".

Rada Nadzorcza Towarzystwa składa się z 5 członków Polaków i 2 członków Anglików. Na prezesa Rady Nadzorczej został wybrany p. Juljan Rummel, dyrektor P.P. „Żegluga Polska", wice-prezesem zaś p. H. S. Holden, dyrektor Ellermans's Wilson Line, Ltd.

Towarzystwo posiada cztery parowce typu pasażersko-towarowego, które mają kabiny dla pasażerów, nowocześnie urządzone pomieszczenia dla emigrantów i prócz zwykłych ładowni także ładownie-chłodnie dla przewozu artykułów żywnościowych jak masło, bekony, jaja i t. p.

Statki Towarzystwa są:

s. s. „Premjer"	3540 b. r. t.
s. s. „Warszawa"	2487 b. r. t.
s. s. „Łódź"	2450 b. r. t.
s. s. „Rewa"	2376 b. r. t.

Z powodu niesprzyjających warunków nawigacyjnych podczas zimy 1928-29, a specjalnie podczas miesięcy lutego i marca 1929 działalność Towarzystwa mogła być rozpoczęta dopiero w kwietniu r. 1929 przez otwarcie regularnej komunikacji między Gdańskiem—Londynem i Gdańskiem—Hullem i z powrotem.

W powyższym okresie statki zrobiły 74 rejsów, przewożąc 12.7000 pasażerów i 42.621 tonn różnych towarów w wywozie i przywozie do Polski. Wpływy Towarzystwa w 9-miesiecznym okresie wynosiły:

z frachtów za przewóz towarów 2.893.000 zł. (Ł. 66.638) i

z przewozu pasażerów 2.496.000 zł. (Ł. 57.489),
które to pieniądze wpływały dotąd do kas towarzystw cudzoziemskich.

W jakiej mierze uruchowmienie stałej komunikacji morskiej statkami Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przyczyniło się do wzrostu eksportu i umożliwiło polskim eksporterom wyzyskać rynki angielskie dla sprzedaży artykułów żywnościowych i innych towarów wykazują cyfry podane niżej:

Eksport z Polski do Anglji artykułów spożywczych i towarów drobnicowych za wyjątkiem towarów masowych wynosił w 1928 roku 42543 ton, w 1929 r. zaś 49814 ton.

Wywóz główniejszych artykułów żywnościowych w tych dwuch latach przedstawia się następująco:

bekonów wywieziono w 1928 roku 6835 ton, w 1929 r. zaś 15378 ton,

masła wywieziono w 1928 roku 1645 ton, w 1929 r. zaś 3815 ton,

jaj wywieziono w 1928 roku 2329 ton, w 1929 r. zaś 2918 ton.

Z tych cyfr wynika, że linje Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przyczyniły się do wzrostu eksportu drogą morską w ciągu 1929 r. w porównaniu do 1928 r.:

bekonów do 225% czyli przeszło dwukrotnie,

masła do 232% czyli także przeszło dwukrotnie, a

jaj do 125%.

Z 49814 ton ogólnego eksportu w r. 1929 przewiozły statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w ciągu 9 miesięcy pracy Towarzystwa z portów Polskich do Anglji 34849 ton.

W poszczególnych relacjach dzielą się te towary następująco:

wywóz do Londynu:

ogółem 19545 ton, z tego bekonów 8259 ton, masła 3191 ton, jaj 2081 ton, dykty 1134 ton, parafiny 783 ton, ryżu 658 ton, mąki ryżowej 509 ton, cukru 652 ton, drobnicy i różnych towarów 3278 ton,

wywóz do Hull:

ogółem 15304 ton, z tego bekonów 4858 ton, masła 127 ton, jaj 2416 ton, dykt 1419 ton, drzewa 3381 ton, zboża 1890 ton, drobnicy i innych towarów 3387 ton.

Przywóz do Polski z Londynu 2625 ton, z Hull 8787 ron różnorodnych towarów.

Wartość towarów wywiezionych z Polski na statkach Polsko-Brytyjskich Towarzystwa Okrętowego w ciągu 1929 r. wynosi około 86.000.000 złotych.

Ruch pasażerski nie był w 1929 r. tak wielki jak w latach poprzednich, bowiem z powodu zmniejszenia się ruchu emigracyjnego do Kanady i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej znacznie mniejsza liczba pasażerów wyjechała statkami wszystkich linji okrętowych do Londynu i do Hull w porównaniu do liczb 1928 roku.

Przyjechało z Londynu w 1928 r. 1633 pasażerów, w 1929 r. 1561, zatem w 1929 r. mniej 72 osób.

Przyjechało z Hull w 1928 r. 571 pasażerów, w 1929 r. 392, zatem w 1929 r. mniej 179 osób.

Wyjechało do Londynu w 1928 r. 17791 pasażerów, w 1929 r. 1498S, zatem w 1929 r. mniej 2803 osób.

Wyjechało do Hull w 1928 r. 7577 pasażerów, w 1929 r. 3818, zatem w 1929 r. mniej 3759.

Zatem w 1929 r. 6813 osób mniej niż w 1928 roku.

Cyfry r. 1929 wskazują, że Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe ujęło około 60% ruchu pasażerskiego do Londynu i 100% ruchu do Hull, z czego wynika, że gdyby ruch emigracyjny utrzymał się w r. 1929 na poziomie ruchu roku 1928, statki Towarzystwa przewiozłyby w 1929 r. około 5060 pasażerów wiecej, co stanowiłyby wzrost dochodów na sumę około 1.215.000 złotych (Ł. 28.000) przy bardzo nieznacznym wzroście wydatków.

Pomimo, że część ruchu pasażerskiego odpadła, i biorąc pod uwagę znaczne wydatki związane ze stworzeniem Towarzystwa, rozpoczęciem jego działalności, wydatki przy remoncie statków po okresie bezczynności z powodu lodów podczas zimy i pokrycie szkód wyrządzonych przez złą pogodę na jesieni i w zimie, rezultat pierwszych 9 miesięcy działalności Towarzystwa należy uważać za zadawalniający.

Stałem dążeniem Dyrekcji Przedsiębiorstwa było przeniesienie odjazdu statków do Gdyni, gdzie mieści się siedziba Zarządu Towarzystwa, przyczem dokładano wszelkich starań, żeby choć sporadycznie w miarę potrzeby obsłużyć i ten port.

Jeżeli nie udało dopiąć regularnego zawijania statków do Gdyni z przyczyn niezależnych od Towarzystwa w ciągu 1929 r., obecnie przeszkody ku temu sa stopniowo usuwane, tak, że już w najbliższej przyszłości Gdynia otrzyma regularną tygodniową komunikację do Londynu i do Hull.

Przenosząc odejście swych statków do Gdyni Towarzystwo żywi nadzieję, że polscy eksporterzy i importorzy dołożą wszelkich starań, aby skierować zależne od nich towary na Gdynię i jest przekonane, że sam fakt zapoczątkowania z polskiego portu polskiej linji do Anglji stworzy szereg nowych możliwości eksportowych.

Zarząd:

(—) St. Witkowski (—) C. H. Jeffrey.



Dyr. Henryk Olszewski, zasłużony propagator polskiej gospodarczej ekspansji morskiej.



Niedawno wybudowany francuski hydroplan.

ZNIŻKA CEN BILETÓW SAMOLOTOWYCH NA SAMOLOTACH LINJI LOTNICZYCH W POLSCE.

Zarząd polskich linji lotniczych „LOT", pragnąc przekonać najszerszą publiczność o tem, że komunikacja powietrzna nie jest bynajmniej komunikacją sezonową, letnią i że można bardzo wygodnie podróżować samolotem przez cały rok bez przerwy, a wreszcie udostępnić ją najszerszemu ogółowi, w tegorocznym okresie zimowym t. j. od dn. 15/XI 1930 r. do dn. 15/III 1931 r. udzielać będzie 40% i 50% zniżek od normalnych cen taryfowych. 40%-owa zniżka ceny przysługiwać będzie wszystkim 50%-owa zaś stałym członkom L. O. P. P. t. j. takim, którzy przynajmniej przez 6 miesięcy przed dniem wykupna biletu opłacali regularnie składki członkowskie.

Dzięki wprowadzeniu wyżej wspomnianych zniżek ceny biletów samolotowych z Warszawy będą wynosić (w zł.):

	Zniżka 40%-owa	*Zniżka 50%-owa*	*Kl. III poc. poś.*
Do Bydgoszczy. .	32.40	27.—	23.—
„ Katowic . . .	36.—	30.—	26.—
„ Krakowa. . .	42.—	35.—	29.20
„ Lwowa . . .	46.60	38.—	38.—
„ Poznania. . .	39.—	32.50	25.80
„ Gdańska . . .	48.60	40.50	30.80
„ Brna	60.—	50.—	47.80
„ Wiednia . . .	73,20	61.—	61.—
„ Bukaresztu . .	120.—	100.—	85.60

W ciągu tegorocznej zimy samoloty kursować będą na następujących szlakach powietrznych w obu kierunkach:

Codziennie (z wyjątkiem niedziel):

Warszawa — Bydgoszcz
Warszawa — Gdańsk
Warszawa — Lwów
Warszawa — Kraków
Warszawa — Poznań

3 razy w tygodniu

Lwów — Galati — Bukareszt
Kraków — Brno — Wiedeń
Kraków — Wiedeń



Dr. Oskar Wojnowski
gorący rzecznik rozbudowy marynarki polskiej.

BANKRUCTWO DWUCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH W PRUSACH WSCHODNICH.

Do licznych bankructw w Prusach Wchodnich dochodzi obecnie bankructwo dwuch towarzystw żeglugowych:

1) „Tilsiter Dampfer - Verein A. G.", Królewiec, Altst. Holzwiesenstr. 3.

2) „Ostdeutsche Dampfschiffahrtsges. m. b. H.", Tylża.

Wspomniane towarzystwa należą do jednych i tych samych właścicieli, stanowiąc największe przedsiębiorstwo dla żeglugi śródlądowej w Prusach Wschodnich. Utrzymywały one regularną komunikację pomiędzy Królewcem i Tylżą, Welawą, Kłajpedą i Gdańskiem oraz pomiędzy Tylżą-Gdańskiem i Tylżą-Tawellsingken (Prusy Wschodnie).

Przed wojną oba przedsiębiorstwa prosperowały bardzo dobrze. W okresie powojennym położenie towarzystw coraz bardziej pogorszało się wskutek zmniejszenia się liczby transportów. Przyczyny tego szukać należy w ogólnem pogorszeniu się sytuacji gospodarczej Prus Wschodnich po wojnie, a przedewszystkiem w fakcie zamknięcia spławu na Niemnie. W ostatnich czasach oba towarzystwa rozporządzały około 20 okrętami. Z linij regularnych, utrzymywanych przez wspomniane towarzystwa, pozostają chwilowo w ruchu jedynie linje Królewiec-Tylża i Tylża - Tawellsingken.

WAŻNIEJSZE WIADOMOŚCI.

Okręty polskie przewożą pocztę. W tych dniach została podpisana umowa między ministerstwem poczt i telegrafów a Polskiem Transatlantyckiem Towarzystwem Okrętowem: Linja Gdynia — Ameryka, na mocy której przewóz poczty z Polski do Kanady i Stanów Zjednoczonych A. P. powierzony zostaje okrętom wymienionego towarzystwa. Ze strony ministerstwa poczt i telegrafów wspomnianą umowę podpisał p. minister Boerner, z ramienia zaś Linji Gdynia — Ameryka dyrektor naczelny p. Benisławski i zastępca nacz. dyr. Roman Kutyłowski.

Fachowcy portowi zjeżdżają do Gdyni. Ajencja Press donosi, że w ostatnich czasach dał się zauważyć wzmożony napływ fachowców portowych do Gdyni i Gdańska z Niemiec, a w pierwszym rzędzie ze Szczecina, Lubeki, Hamburga i Królewca. Wspomniany objaw tłumaczyć należy wzrastającym ruchem okrętowym w portach polskich i stagnacją w portach niemieckich.

Rekordowy eksport węgla przez oba porty nasze miał miejsce w październiknu. Wywieziono mianowicie 848.857 t, w czem Gdynia 280.399 t. i Gdańsk 568.458 t. Poprzedni rekord miał miejsce w styczniu r. b. i wynosił 805.259 t.

Do Gdyni nadeszly pierwsze próbne transporty bawełny:

Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu dn. 28 ub. m. uchwaliła przeniesienie swej siedziby z Grudziądza do Gdyni.

W Gdyni zostały przyjęte i oddane do użytku jeszcze 2 dźwigi kranowe (3-tonnowe) dla drobnicy, na nadbrzeżu Polskiem. Ogółem port gdyński posiada więc w chwili obecnej 17 dźwigów drobnicowych: 10 na nadbrzeżu Polskiem, 4 — na Pilotowem i 3 — na Rotterdamskiem. W budowie jest 8 dalszych dźwigów tegoż typu.

F. „Elibor". rozpoczęła w Gdyni na nadbrzeżu Śląskiem montaż pierwszego 7-tonnowego dźwigu dla węgla.

Odbyło się poświęcenie nowego gmachu Oddziału Gdyńskiego Banku Gospodarstwa.

Do Gdyni nadeszły pierwsze partje cynku, kierowanego dotąd na Szczecin.

Został w Gdyni uroczyście poświęcony S/S Robur V, należący do koncertu węglowego Polskarob; statek ten kursuje już od paru miesięcy.

Odbył się obchód 10-lecia Szkoły Morskiej w Gdyni, przedtem mieszczącej się w Tczewie.

ŻYCZENIA I PRZESYŁKI ŚWIĄTECZNE DO AMERYKI PÓŁN.

W dniu 3. grudnia b. r. odpływa do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej z Gdyni do New-Yorku i Halifaxu okręt „Pułaski" ostatni według rozkładu jazdy Linji Gdynia — Ameryka, który przybędzie do portów Ameryki Północnej przed świętami Bożego Narodzenia. Wobec powyższego, ktokolwiek pragnie przesłać swym krewnym lub znajomym życzenia bądź też przesyłkę, winien najpóźniej w dniu 30 listopada nadać je w urzędzie pocztowym. Na korespondencji lub przesyłce trzeba umieścić napis: „per S/S Pułaski".

Ruch towarowy. Równolegle z ruchem pasażerskim Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe „Linja Gdynia— Ameryka" zaprowadziło stały przewóz towarowy. W związku z zwrastającym eksportem z Polski i poszukiwaniem nowych rynków zbytu, ruch towarowy P.T.T.O. posiada poważne widoki rozwoju.

Ostatnio okręty Linji Gdynia — Ameryka przewiozły większą partję nawozów sztucznych (około 2000 tonn), następnie płody rolne, wytwory przemysłu koszykarskiego etc. również około 2000 tonn. Bliższych informacji w sprawie transportów do Ameryki Północnej udzieli Wydział Frachtowy Głównego Biura Pasażerskiego P. T. T. O., ul, Marszałkowska 116, tel. 108-82.

Wycieczki amerykańskie w roku 1931. Zarządy szeregu poważniejszych stowarzyszeń polskich w Stanach Zjednoczonych A. P. uchwaliły zorganizować na rok przyszły wycieczki do Polski. Poniżej wymienione stowarzyszenia zawarły już nawet odpowiednie umowy z przedstawicielem Linji Gdynia — Ameryka w New-Yorku. W przyszłym sezonie letnim przybędzie więc do Polski wycieczka Sokołów Polskich w Ameryce. Sokoli przybędą do „starego kraju" już poraz czwarty, zachęceni dobremi rezultatami wycieczek z lat ubiegłych. Na czele wycieczki staje dr. Starzyński i Sekretarz generalny, p. Kłosowicz. Następnie przybędzie wycieczka Zjednoczenia Polskich Towarzystw z Cleveland (Ohio) w skład którego wchodzą towarzystwa: Zjednoczenie Polaków w Ameryce, Polska Rzymsko - Katolicka Unja w Ameryce Polskie Zjednoczenie Kobiet w Ameryce, Polskie Stowarzyszenie Śpiewacze z Cleveland, poszczególne parafje i wiele innych. Ponadto przybędzie wycieczka Polskiego Związku Narodowego z Brnoklyn (N. Y.), jednego z najbardziej popularnych we wschodnich stanach stowarzyszeń, oraz Stowarzyszenie Synów Polski z Jersey City (N. J.) i Koło Wzajemej Pomocy Kobiet z Wilkes-Barze (Pa). Podkreślić należy, że wszystkie wyżej wymienione stowarzyszenie zgodnie z uchwałami naszego wychodźtwa w Stanach Zjednoczonych A. P. wysyłają swoje wycieczki do Polski wyłącznie polskiemi okrętami.

P. T. T. U. w porcie gdyńskim. Powstałe z dawnego Baltic America Line, obecne Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, przenosi stopniowo ruch okrętowy z portu gdańskiego do portu gdyńskiego. W ciągu krótkiego okresu od 1. marca b. r. do 30. września b. r. okręty Linji Gdynia — Ameryka w 64,5% wypływały i zawijały do Gdyni. Podobnie do Gdyni przywieziono względnie wywieziono 22,8% transportu i 12% ładunków pocztowych. Świadczy to najlepiej o tendencji władz linji do największego związania przedsiębiorstwa z portem Gdyńskim.

Organizacja nowego portu w Lipawie. W „Valdibas Vestnesis" Nr. 231 z dn. 11 października 1930 r. opublikowane zostały przepisy, dotyczące Wolnego Portu w Lipawie. W myśl tych przepisów Wolny Port jest państwowem przedsiębiorstwem autonomicznem, którego zadaniem jest popieraniu handlu, przemysłu i żeglugi jak również międzynarodowej wvmiany towarów przez Łotwę. Wyznaczenie granic dokonuje minister skarbu. Przedsiębiostwo ma prawo na terytorjum wolnego portu wprowadzać wszelkie urządzenia portowe, stocznie i fabryki, wszelkie budynki, spichlerze i t. p. Dalsze artykuły przepisów dotyczą kapitału i środków obrotowych, ustroju administracyjnego, funkcji i kompetencyj Zarządu, rozrachunków, raportów komisji rewizyjnej, likwidacji.

Z inicjatywy łódzkiej Izby Przemysłowo-Handlowej odbyła się w Łodzi konferencja w sprawach bawełnianych, na której omawiano warunki i widoki rozpoczynającego się importu bawełny przez Gdynię.

Ministerstwo Komunikacji uruchomiło ze stacyj w Warszawie, Łodzi, Katowicach i Bielsku specjalne zbiorowe wagony drobnicowe dla przesyłek, przeznaczonych na statki Linji Bałtyckiej P. P. „Żegluga Polska", odchodzące z Gdyni 4 razy miesięcznie.

Montowany w Gdyni Pierwszy mostowy dźwig rudny jest już ustawiony i obecnie zaczęło się ostatnie stadjum montażu. Robota zostanie ukończoua prawdopopobnie w listopadzie.

Firma „Polrob" przystąpiła do montowania 2 nowych 7-tonnowych dźwigów.

W Gdyni na łamaczu fal przy głównym wejściu do portu ustawiane są nowoczesne urządzenia sygnałowe: nautophon i radjofar. Takież urządzenia będą poza tem ustawione na latarniach morskich na Helu i w Rozewiu

W Gdańsku oficjalnie przyjęto ukończony już całkowicie drugi magazyn drobnicy w Wolnej Strefie, długości 160 m, szerokości 48 m.

Prenumerata: rocznie (za 12 miesięcy od chwili wpłacenia) 24 zł.,
Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej" w POZNANIU: Jan Sieciński, Hotel Polonja pok. 330., w KATOWICACH: Wiktor Jagniątowski, ul. Plebiscytowa 1.
Redakcja i administracja czynna jest od godz. 10 do 11 w dni powszednie.
Cena ogłoszeń: cała str. 750 zł., $^1/_2$ 450, $^1/_3$ 300, $^1/_4$ 250.

Redaktor i wydawca: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Zakł. Graf. B. Pardecki i S-ka z o. o. Warszawa, Żelazna 56, tel. 322-00 i 516-73.